The St. Lawrence Seaway Authority

Annual Report 1984-1985

85-6632/

Executive Officers

Offices

Head Office

Headquarters

Eastern Region

Western Region

The President's Message

March 31, 1985

The Honourable Don Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Sir:

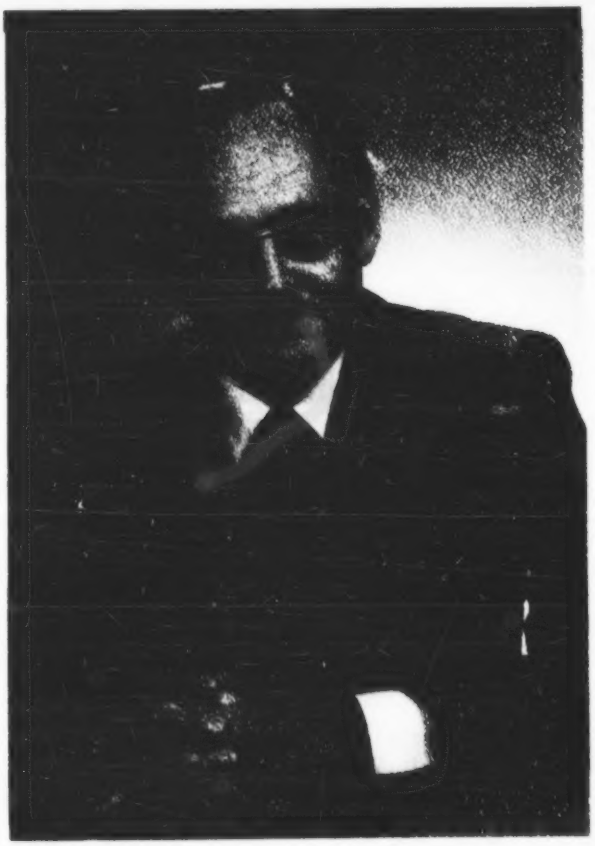
In accordance with the provisions of section 152 of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1985.

The year 1984 was indeed an eventful one for the operators and users of the Seaway. It marked, as you know, the Silver Anniversary of the opening of the waterway and numerous events were held during the navigation season in celebration of this significant milestone in the twenty-five year history of what has become one of the world's most important navigation systems.

On the operational side, the year also proved to be quite remarkable. Although both sections of the system opened on schedule with generally favorable weather and ice conditions, heavy ice jams developed in the St. Clair River which lasted until the end of April and caused numerous delays to commercial shipping. Normal operating conditions prevailed during the rest of the season until November 21 when a shaft in one of the sheave assemblies on the lift bridge at Valleyfield failed — an event that was unique in Seaway history. Repairs to the bridge required that navigation be suspended until December 9 and it was very fortunate that unusually favorable weather conditions and extraordinary efforts by Seaway personnel, pilots and users combined to prevent a major disaster for the shipping industry. As it turned out, it was possible to keep the system open until January 2, 1985, the latest closing date ever, and to allow all ships that wished to leave the waterway before freeze up to do so.

A number of shipping companies have instituted court actions, so far totalling $5.4 million, against The St. Lawrence Seaway Authority alleging financial losses as a result of the interruption to traffic, and more such actions are anticipated. The Authority believes that it cannot be held liable for any such losses and is contesting all these claims. In addition, the Corporation has instituted a court action for $20 million against the designer of the Valleyfield bridge in respect of the cost of repairs to the bridge and other similar bridges.

Despite the traffic delays caused by April ice conditions in the St. Clair River and the late season interruption resulting from the Valleyfield bridge accident, the amount of cargo moved through the Seaway during the 1984 season exceeded our initial forecasts. On the Montreal-Lake Ontario section traffic reached a level of 47.5 million tonnes, more than 5% above 1983. Shipments through the Welland were 53.9 million tonnes, some 7.5% higher than the previous year. This represents a substantial recovery from the low levels of 1982 when, as a result of the economic recession, cargo tonnage



had dropped to less than 43 million and just over 49 million, respectively, on the two sections.

As a result of this improved traffic situation, total revenues, including investment income during 1984/85, amounted to $70.1 million as compared to $64.1 million in the previous year. Unfortunately, this increase in revenue was more than offset by the unanticipated expenses of $8.3 million relating to repairs to approach walls at the Welland and those encountered with bridges in the Montreal-Lake Ontario section. Total expenses for the year amounted to $72.6 million in contrast to the $64.0 million incurred during 1983/84.

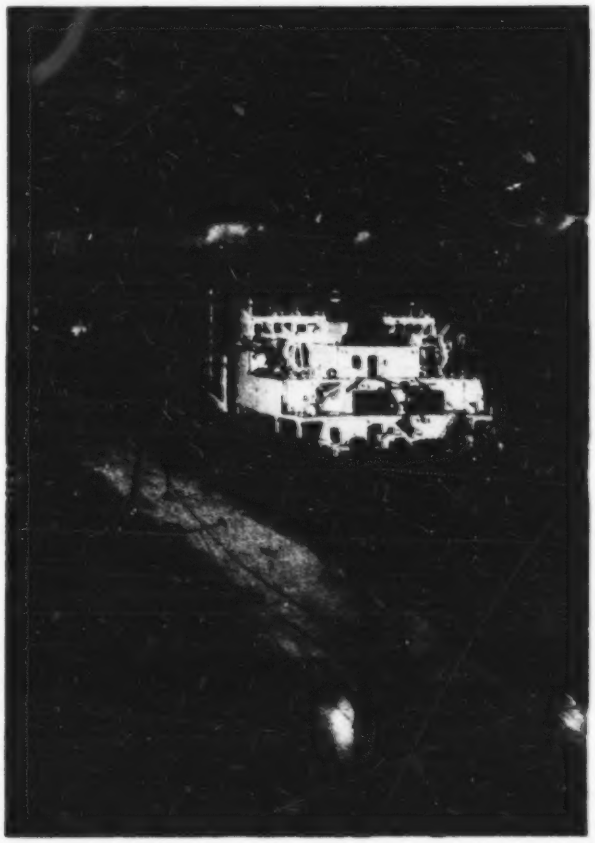
The net loss for 1984/85 reached $2.6 million, while the net result for 1983/84 was a profit of $95 thousand. Despite last year's deficit, however, the Authority has managed to remain on a self-supporting basis for the seventh consecutive year.

Also worthy of note is the fact that during 1984, the Canadian and U.S. Seaway entities agreed that the freeze on tolls put into effect at the beginning of the 1984 navigation season should be extended through 1985. It was agreed, at the same time, that the division of toll revenues during 1985 would be on the basis of 73% to Canada and 27% to the U.S., rather than 71/29 as had been the case since 1978.

In conclusion, I would like to express my thanks for the support and assistance that the Authority received from all quarters during 1984 — a year that will be long remembered in the annals of the St. Lawrence Seaway.

Respectfully yours,

W.A. O'Neil
President



Traffic

The upward trend in Seaway traffic which started in 1983 continued during the 1984 season. Shipments on the Montreal-Lake Ontario section amounted to 47.5 million tonnes, 5.4% above 1983. On the Welland, they reached the 53.9 million tonne level, some 7.5% higher than the year before. This represents a substantial recovery from the low levels of 1982 when, as a result of the economic recession, cargo tonnage dropped to less than 43 million and just over 49 million respectively on the two sections.

The recovery in the 1984 traffic is mainly attributed to the substantial increase in iron ore and manufactured iron and steel imports to the U.S., a result of higher steel demand reinforced by a strong U.S. dollar.

Iron ore movements through the Seaway in the 1984 season were about 10% higher than the previous year while manufactured iron and steel traffic rose by some 50%. Coal traffic also performed well, up more than 1.2 million tonnes, or 22%, on the Welland. This was the result of higher demand as well as significant stockpiling by coal users in anticipation of a strike by the United Mine Workers of America. This strike did not materialize.

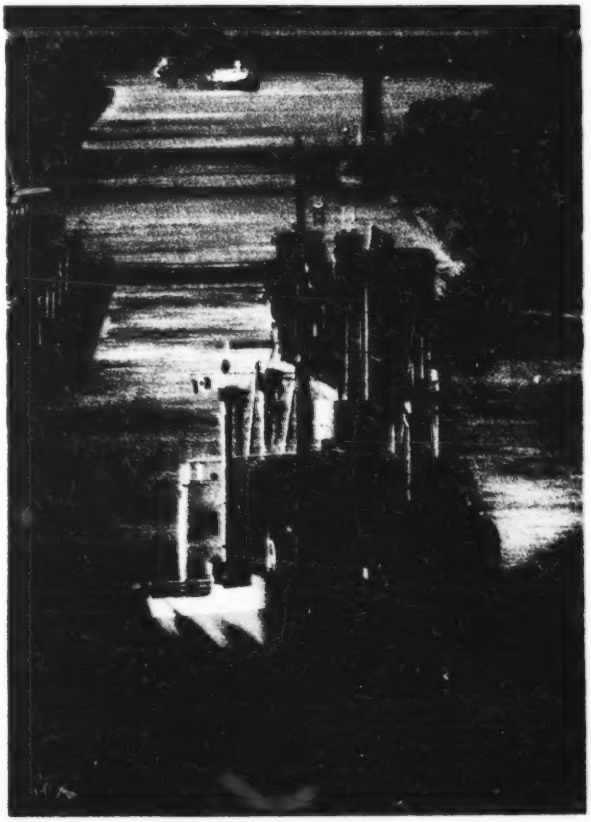
On the other hand, grain, which is the major component of Seaway traffic, declined slightly from the 24.8 million tonne level reached in 1983. This decline reflected a drop of some 1.2 million tonnes in Canadian grain shipments which resulted in large part from the serious drought conditions experienced in Western Canada last summer. Meanwhile, U.S. grain has continued to recover from the low levels of several years ago with shipments of about 8 million tonnes, more than 13% above the previous year, and approximately half the volume of Canadian grain. This is still some distance, however, from the 14 million tonne level achieved in 1978 when U.S. grain shipments exceeded those of Canada.

Other bulk products, coke, petroleum products, stone, salt, etc., reached the seven million tonne level, an increase of about 3% over 1983.

General cargo at close to 5 million tonnes, mainly manufactured iron and steel, showed an impressive gain of almost 50% over the previous year.

Vessel transits on the Montreal-Lake Ontario section last season numbered 3,597, down 114 from 1983. On the Welland, there were 4,555 transits, 10 more than the previous year. It is worth noting, also, that on both sections, loaded transits were up, while those in ballast declined significantly, indicating a more efficient use of Seaway facilities.

Looking ahead to the 1985 season, we do not anticipate much in the way of an increase in Seaway traffic. At present the consensus is that while the rate of growth in both the Canadian and U.S. economies will slow somewhat compared to 1984, no recession is likely for 1985. This should have a stabilizing effect on such important Seaway traffic as iron ore, coal and other bulk products. The situation with respect to grain is more complex since it involves world market conditions as well as North American. Canadian grain supplies, because of the poor crop last year, are likely to be very tight for the first half of the season while, at the same time, good crops in other major suppliers to the world market will create a highly competitive sales environment. While the Canadian grain export picture is not encouraging, U.S. grain supplies are plentiful and with the expected increase in Soviet imports, the



Seaway should experience a continued upward trend in U.S. shipments — to a degree, however, that will not only partially offset the expected significant decline in Canadian Seaway grain traffic.

On balance, the traffic picture for 1985 looks similar to the one that prevailed last year, with little change anticipated in total tonnage levels.

Finances

Although Seaway tolls remained at the same level in 1984 as the previous season, Authority revenues reflected the improvement in traffic levels on both sections of the waterway. Income for the fiscal year 1984/85, including that from investments, reached a record level of $70.1 million as compared to $64.1 million during 1983/84. This also represented a considerable increase over the $65.1 million that the Authority had budgeted for at the beginning of the fiscal year.

This welcome upsurge on the revenue side was, however, more than offset by unanticipated expenditures relating to repairs to walls on the Welland Canal, and to the Valleyfield and St. Louis bridges in the Montreal-Lake Ontario section. Total expenses for the year rose to $72.6 million compared to $64.0 million in 1983/84, and well above the $67.3 million figure that had been originally budgeted for.

The end result of the unexpected developments on both the revenue and expense side during 1984/85 was a net loss for the Authority of $2.6 million compared to the profit of $95 thousand experienced the year before. The 1984/85 budget had anticipated a loss of $2.2 million. Despite the loss incurred last year, the Corporation has managed to remain on a self-supporting basis for the seventh consecutive year.

The financial outlook, however, for 1985/86 is definitely not an encouraging one. With little or no increase in traffic expected and tolls again remaining at the 1983 level, revenues cannot be expected to increase in this fiscal year. Expenses, on the other hand, if adequate Seaway service is to be maintained, must inevitably rise in line with increasing costs and notwithstanding the continued application by the Authority of a rigorous cost restraint program. In these circumstances, another deficit appears to be unavoidable and the Corporation has had to budget for a loss of $9.1 million for 1985/86. The continuation of such losses will, of course, make the Authority's mandate to remain on a self-sustaining basis increasingly difficult to maintain without a substantial increase in the present level of Seaway tolls.

Operations

The Montreal-Lake Ontario section opened on April 2, 1984. At that time this section of the Seaway system was generally open water with scattered areas of broken ice. All navigation aids were commissioned on April 10 and full 24-hour navigation commenced as of this date.

The Welland Canal opened to navigation on March 28, 1984. Operating conditions were quite favourable as the usual heavy ice in the Port Colborne-Eastern end of Lake Erie area did not develop. On the other hand, very heavy ice conditions occurred in the St. Clair River which lasted until the end of April and caused numerous delays to commercial shipping. The situation was, however, rendered less serious by the effective escorting service provided by Canadian and U.S. ice breakers.

Unusually favourable weather conditions during December allowed the continuation of navigation on the system until January 2, 1985, the latest closing date ever. This longer season was the key factor in permitting the passage of vessels that had been delayed because of a suspension to navigation in the Beauharnois Canal from November 21 until December 9, 1984.

This situation, unique in the history of the Seaway, was brought about when a shaft in one of the sheave assemblies on Valleyfield Bridge failed. The resulting down time to repair this shaft blocked traffic in that section for some 19 days and when navigation resumed on December 9 there were 165 vessels waiting to transit (upbound 61, downbound 104). Through extraordinary efforts by Seaway personnel, pilots and Seaway users, and the assistance of good weather conditions, the backlog of vessels was dissipated by December 15.

During 1984, a number of major works were undertaken throughout the Seaway system.

In the Montreal-Lake Ontario section, new shafts were installed in all sheave assemblies on both Valleyfield and St. Louis bridges. In the Welland Canal, concrete restoration was undertaken at Lock 1, Lock 5, Lock 6 and Bridge 6. These projects were carried out under the Federal Government's Special Recovery Capital Projects Program. In addition, major improvements took place in the Port Colborne area, below Lock 8, to stabilize tie-up walls and remove a section that had collapsed.

The implementation of the Welland Canal Traffic Control Improvement Program continued and the new system is scheduled to come into operation in early 1986.

Other Matters

The year 1984 proved to be a singularly eventful one for both the users and operators of the St. Lawrence Seaway. To begin with, it marked the deep waterway's Silver Anniversary and this occasion provided an ideal opportunity to bring a wider awareness to the Canadian and U.S. public of the vital importance of the Seaway to the North American economy. Numerous functions were held to celebrate the twenty-fifth anniversary, and media coverage was generally widespread and favorable.

Another high profile event for the Seaway during 1984/85 was a joint Canadian-U.S. marketing venture to promote an increased interest in the use of the Seaway on the part of European shippers. This trade promotion group was the first to combine Canadian and U.S. Seaway officials, representatives of two provincial governments and eight U.S. states as well as a number of port and transportation industry executives in a visit to Europe. Audiences in London, Paris/Le Havre, Antwerp, Rotterdam and Hamburg included government, diplomatic and transportation officials. In each city information about the Seaway and its importance to the economies of both Canada and the U.S. was presented and the members of the mission were all highly enthusiastic about their reception by the Europeans.

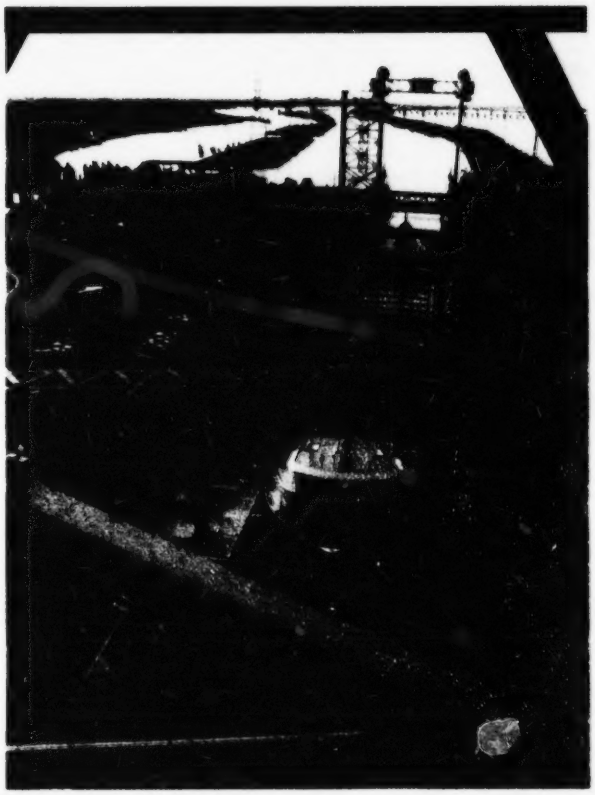
A less upbeat happening for the Authority in the past year was a product of the aforementioned Valleyfield bridge accident. Ten court actions totalling $5.4 million have been instituted against the Crown Corporation by shipping companies alleging financial losses suffered as a result of the breakdown of the bridge in November, 1984 and more such actions are anticipated. However, in the Authority's view, it cannot be held liable for any such losses and is contesting all these claims. In addition, the Authority has instituted a court action for $20 million against the designer of the Valleyfield bridge in respect of the cost of repairs to the bridge and other similar bridges.

Another event worth noting is the agreement reached last year between the Canadian and U.S. Seaway entities to extend through 1985 the freeze on tolls put into effect at the beginning of the 1984 navigation season. This decision was made in order to assist those users, particularly the western grain producers, who were still feeling the effects of the recent severe economic recession. The entities also agreed that the division of toll revenues during 1985 would be on the basis of 73% to Canada and 27% to the U.S., rather than 71/29 as had been the case since 1978.

One other development during the past year that deserves reference is the increased prominence being given by the Authority to the Corporate Planning process.

Although the SLSA has for many years produced a Corporate Plan, it was decided in early 1983 to form a small Corporate Planning Branch which would be responsible for the management of a more formal corporate planning process as well as for economic studies and forecasts. In addition, the Corporate Plan produced near the end of 1984-85 was forwarded to the Minister of Transport and Treasury Board for approval according to the new crown corporation legislation proclaimed in September 1984.

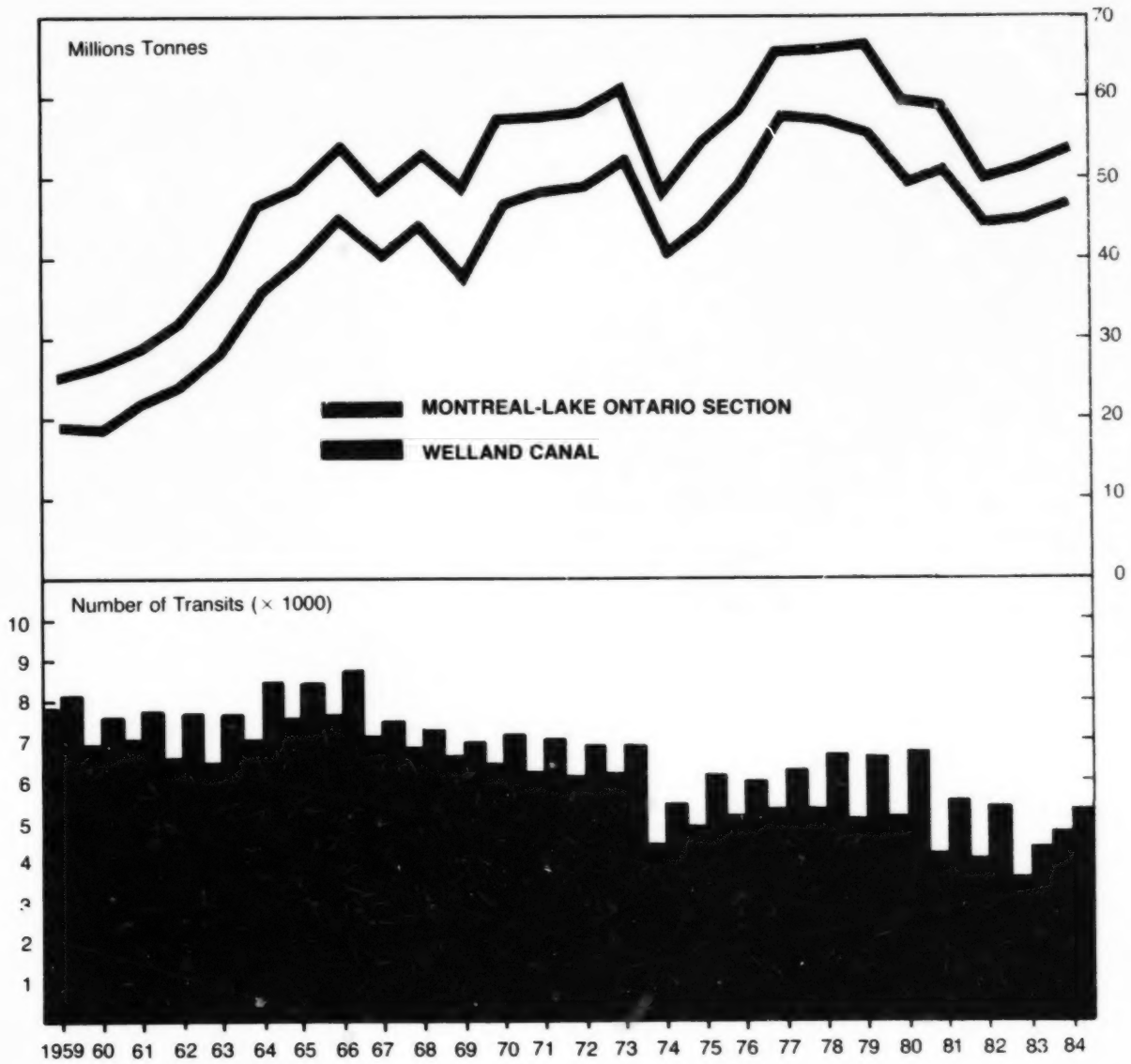
Finally, to sum up, it can be said with certainty that 1984 turned out to be a year that will long be remembered in the annals of the St. Lawrence Seaway.



Five Year Financial Summary
(in thousands of dollars)

SEAWAY	1984/85	1983/84	1982/83	1981/82	1980/81
Montreal-Lake Ontario Section					
Revenue	$30,560	$28,147	$25,305	$25,980	$24,012
Expenses	33,554	26,822	27,413	26,458	23,407
Operating Profit (Loss)	(2,994)	1,325	(2,108)	(478)	605
Investment Income	3,433	2,371	2,672	2,873	2,341
Net Profit (Loss)	439	3,696	564	2,395	2,946
Welland Section					
Revenue	32,453	30,406	26,735	25,637	25,860
Expenses	39,064	37,134	34,361	32,728	31,892
Operating Profit (Loss)	(6,611)	(6,728)	(7,626)	(7,091)	(6,032)
Investment Income	3,616	3,127	3,362	3,411	2,987
Net Profit (Loss)	(2,995)	(3,601)	(4,264)	(3,680)	(3,045)
Total Seaway					
Revenue	63,013	58,553	52,040	51,617	49,872
Expenses	72,618	63,956	61,774	59,186	55,299
Operating Profit (Loss)	(9,605)	(5,403)	(9,734)	(7,569)	(5,427)
Investment Income	7,049	5,498	6,034	6,284	5,328
Net Profit (Loss)	$ (2,556)	$ 95	$ (3,700)	$ (1,285)	$ (99)
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	$ 900	$ 511	$ 369	$ 390	$ 491
Expenses	446	325	382	274	311
Profit (Loss)	$ 454	$ 186	$ (13)	$ 116	$ 180

Cargo Tonnages and Vessels Transits — 1959-1984



AUDITOR GENERAL OF CANADA

The Honourable Don Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1985 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1985 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

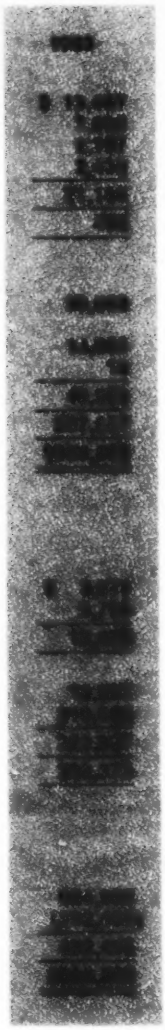
Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

Kenneth M. Dye, F.C.A.
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 24, 1985

Balance Sheet

as at March 31, 1985 (in thousands of dollars)



	1984
Assets	
Current	
Cash and term deposits	$ 15,406
Accounts receivable	3,347
Accrued interest receivable	2,016
Supplies inventory	2,171
	22,940
Long-term receivables (Note 3)	595
Investments	
Canada bonds (Note 4)	37,520
Deposits in Consolidated Revenue Fund (Note 5)	5,000
Subsidiary companies (Note 6)	10
	42,530
Fixed (Note 7)	602,095
	$668,160
Liabilities	
Current	
Accounts payable	$ 3,903
Accrued liabilities	7,235
	11,138
Long-term	
Accrued employee termination benefits	12,425
Deferred interest (Note 8)	210,000
	222,425
	233,563
Contingencies (Note 12)	
Equity of Canada	
Contributed capital (Note 8)	624,950
Deficit	(190,353)
	434,597
	$668,160

Approved:

W.A. O'NEIL
President

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

Statement of Operations

for the year ended March 31, 1985 (in thousands of dollars)

	1985				1984
	Montreal — Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total
Revenues					
Tolls	$ 29,632	$ 29,830	$ 59,462	$ —	$ 54,967
Leases and licenses	420	1,879	2,299	83	2,294
Other	508	744	1,252	817	1,802
	30,560	32,453	63,013	900	59,063
Expenses					
Operating	6,394	9,652	16,046	—	15,364
Maintenance	14,096	16,687	30,783	93	21,148
Administration	4,291	4,233	8,524	285	8,128
Headquarters	4,080	4,297	8,377	36	7,727
Depreciation	4,111	4,708	8,819	32	8,871
Employee termination benefits	582	621	1,203	—	1,357
	33,554	40,198	73,752	446	62,595
Income (loss) from operations	(2,994)	(7,745)	(10,739)	454	(3,532)
Investment income	3,433	3,616	7,049	—	5,498
Income (loss) before extraordinary item	439	(4,129)	(3,690)	454	1,966
Final adjustment (provision) for settlement of claim	—	1,134	1,134	—	(1,685)
Net income (loss) for the year	$ 439	$ (2,995)	$ (2,556)	$ 454	281

Statement of Deficit

for the year ended March 31, 1985 (in thousands of dollars)

	1985		1984
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total
Deficit (retained earnings), beginning of the year	$ 191,494	$ (1,141)	$ 190,634
Loss (net income) for the year	2,556	(454)	(281)
Deficit (retaining earnings), end of the year	$ 194,050	$ (1,595)	$ 190,353

Statement of Changes in Financial Position

for the year ended March 31, 1985 (in thousands of dollars)

	1985			1984
	Seaway	Thousand Islands Bridge	[illegible]	Total
SOURCE OF FUNDS				
Operations				
Income (loss) before extraordinary item	$ (3,690)	$ 454	[illegible]	$ 1,966
Items not requiring an outlay of funds				
Depreciation	8,819	32	[illegible]	8,871
Employee termination benefits	1,203	—	[illegible]	1,356
Loss (gain) on disposal of fixed assets	(68)	—	[illegible]	18
	6,264	486	[illegible]	12,211
Final adjustment for settlement of claim	1,134	—	[illegible]	—
Proceeds from maturity of Canada bonds	962	—	[illegible]	2,977
Proceeds on disposal of fixed assets	214	—	[illegible]	54
Reduction in long-term receivables	140	—	[illegible]	135
	8,714	486	[illegible]	15,377
APPLICATION OF FUNDS				
Deposit in Consolidated Revenue Fund	8,000	—	[illegible]	5,000
Fixed asset additions	4,559	—	[illegible]	4,532
Transfer of accrued employee termination benefits to current liabilities	731	—	[illegible]	1,005
Provision for settlement of claim	—	—	[illegible]	1,685
	13,290	—	[illegible]	12,222
Increase (decrease) in working capital	(4,576)	486	[illegible]	3,155
Working capital (deficiency), beginning of the year	12,063	(261)	[illegible]	8,647
WORKING CAPITAL, END OF THE YEAR	$ 7,487	$ 225	[illegible]	$ 11,802

1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule C Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

(a) SUPPLIES INVENTORY

Supplies inventory is recorded at cost.

(b) INVESTMENTS IN SUBSIDIARY COMPANIES

Investments in subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) FIXED ASSETS

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(e) PENSION PLAN

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(f) THOUSAND ISLANDS BRIDGE

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. LONG-TERM RECEIVABLES

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of two parcels of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	1985	1984
	(in thousands of dollars)	
5 ¼% interest, recoverable in blended annual installments of $99,519, maturing July 1986	$ 94	$ 184
5 ¼% interest, recoverable in blended annual installments of $28,000, maturing in 1995	191	207
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of $33,952, maturing in 1990	170	204
	$ 455	$ 595

4. CANADA BONDS

The investment in Canada bonds at March 31, set aside by the Authority in order to provide for future major capital improvement projects, is as follows:

	1985	1984
	(in thousands of dollars)	
Cost, maturing on varying dates up to 2003	$ 36,558	$ 37,520
Par value	37,000	38,000
Market value	33,467	32,083

5. DEPOSITS IN CONSOLIDATED REVENUE FUND

Consolidated Revenue Fund deposits, set aside by the Authority in order to provide for future payments of employee termination benefits, mature on March 31, 1989.

6. SUBSIDIARY COMPANIES

Investments in subsidiary companies consist of the following:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		$ 9,600

During the year ended March 31, 1985, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged $550,000 (1984 — $529,000). At March 31, 1985, $46,000 was outstanding (1984 — $44,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1984 — $304,000; 1983 — $301,000) to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1985, $11.9 million (1984 — $12.2 million) in construction and interest costs remained unamortized.

7. FIXED ASSETS

		1985			1984
	Depreciation Rate	Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
		(in thousands of dollars)			
Seaway:					
Land	—	$ 30,654	$ —	$ 30,654	$ 31,073
Channels and canals	1%	249,093	61,201	187,892	190,383
Locks	1%	235,969	78,043	157,926	160,108
Bridges and tunnels	2%	86,391	32,938	53,453	55,087
Buildings	2%	12,086	6,071	6,015	6,191
Equipment	2-20%	15,697	7,337	8,360	8,763
Remedial works — expenditures on properties owned by others, relating to Seaway construction	1%	134,530	22,654	111,876	112,720
Interest during construction (see below)	—	32,822	—	32,822	32,822
Works under construction	—	7,289	—	7,289	3,546
		804,531	208,244	596,287	600,693
Thousand Islands Bridge:					
Improvements	2%	1,552	182	1,370	1,402
		$ 806,083	$ 208,426	$ 597,657	$ 602,095

Since the unpaid interest on loans from Canada may be forgiven (see Note 8), no depreciation has been provided on interest of $32.8 million capitalized during construction of the Welland Modernization Project.

8. EQUITY FINANCING

As of April 1, 1977, loans from Canada of $624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of $210 million on these loans was not converted and is reflected on the balance sheet as deferred interest. This deferred interest, on which no further accrual of interest is required, is not classified as a current liability because the Crown Corporations Directorate of the Department of Finance and Treasury Board is currently studying this matter with a view to obtain approval from Parliament to have the unpaid interest forgiven. Upon forgiveness, $32.8 million will be credited to fixed assets (see Note 7) and $177.2 million will reduce the deficit.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1985 and 1984.

The Minister of Finance announced in his budget papers, tabled in the House of Commons on May 23, 1985, that the Authority will be required to contribute $30 million to the Government of Canada during the year ending March 31, 1987.

9. SPECIAL RECOVERY CAPITAL PROJECTS PROGRAM

During the year ended March 31, 1985, the Authority was entitled to $3 million under the Federal Government's Special Recovery Capital Projects Program (1984 — $3 million) of which $1 million has been received (1984 — $1.1 million) and $2 million is included in accounts receivable (1984 — $1.9 million). These grants, which relate entirely to the Welland Canal, have been credited to operations as a reduction of maintenance expenses.

10. INCOME TAXES

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Undepreciated capital cost for tax purposes in excess of net book value of capital assets amounted to approximately $186 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts.

The Authority has incurred research and development costs of approximately $4 million. Under Section 37 of the Income Tax Act, these costs have been deferred and are available to reduce the taxable income of future years.

11. COMMITMENTS

At March 31, 1985, contractual obligations for capital and other expenditures amounted to $4.3 million (1984 — $962,000).

12. CONTINGENCIES

Ten court actions totalling $5.4 million have been instituted against the Authority by shipping companies alleging economic losses suffered as a result of the Valleyfield Bridge breakdown in November 1984. In addition, the Authority has received 284 intentions to claim relating to the same matter. The Authority is contesting all these claims, however, their outcome cannot be determined at this time. The Authority has advised its insurers of the claims.

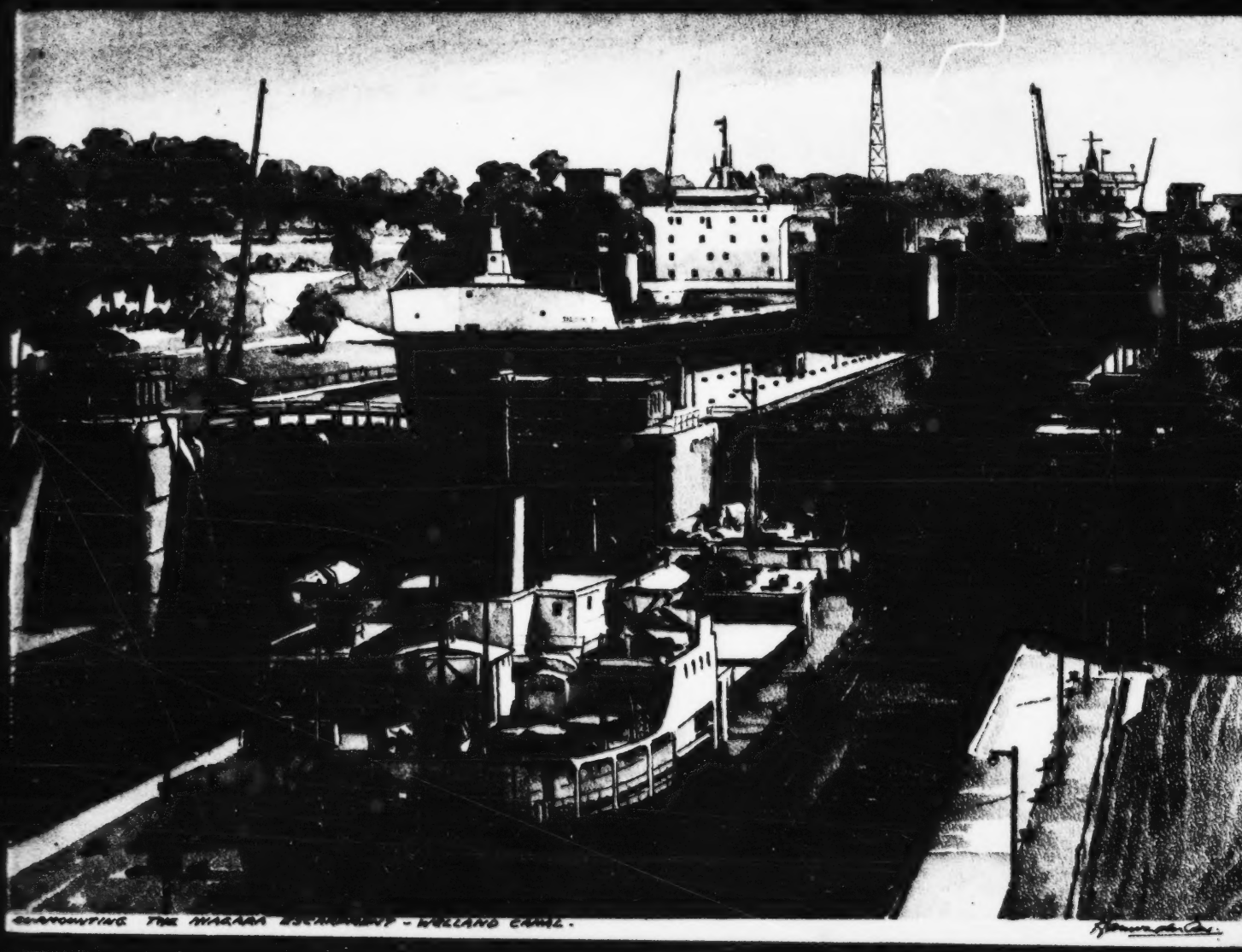
The Authority is also the claimant or defendant in certain other pending or threatened claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material losses to the Authority.

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, Tower "A",
Place de Ville, Ottawa, Canada, K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Rapport annuel 1984-1985



Personnel de direction

Bureaux

Siège social

Bureau principal

Region est

Region ouest

Le message du Président

Le 31 mars 1985

L'honorable Don Mazankowski, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

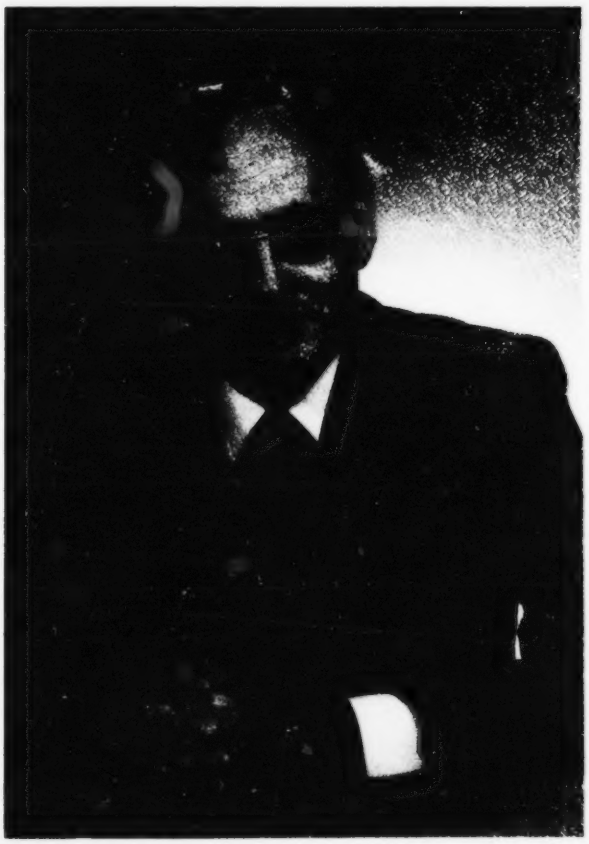
Conformément aux dispositions de l'article 152 de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1985.

1984 a été une année vraiment mémorable pour les exploitants et les usagers de la Voie maritime. Elle a marqué le vingt-cinquième anniversaire de l'ouverture de cette voie d'eau et de nombreuses manifestations ont eu lieu au cours de la saison de navigation afin de célébrer cette étape importante des vingt-cinq ans d'existence de ce qui est devenu l'un des plus grands réseaux de navigation au monde.

Du côté exploitation, ce fut aussi une année fort remarquable. Alors que les deux sections ont ouvert à temps et dans des conditions climatiques généralement favorables, de lourds embâcles de glaces ont cependant obstrué la rivière Sainte-Claire jusqu'à la fin d'avril, causant ainsi de nombreux retards à la navigation. Durant le reste de la saison, la circulation est redevenue normale jusqu'au 21 novembre, date à laquelle l'un des arbres de couche du pont levant de Valleyfield s'est brisé, accident unique dans l'histoire de la Voie maritime. Il a fallu suspendre la navigation jusqu'au 9 décembre pour réparer ce pont; fort heureusement, une température exceptionnellement douce, conjuguée aux efforts extraordinaires des employés de la Voie maritime, des pilotes et des usagers ont permis d'éviter à l'industrie maritime une grave catastrophe. On a donc pu garder la voie ouverte jusqu'au 2 janvier 1985, date la plus tardive jamais atteinte, et laisser sortir tous les navires qui le désiraient avant la formation des glaces.

Un certain nombre de sociétés maritimes ont intenté contre l'Administration des poursuites judiciaires s'élevant jusqu'à présent à 5,4 millions $, lesquelles alléguent des pertes financières causées par l'interruption de la circulation; on s'attend à d'autres poursuites. De son côté, l'Administration prétend qu'elle ne peut être tenue responsable de ces pertes et elle conteste toutes ces réclamations. En outre, elle a intenté une action de 20 millions $ contre l'architecte du pont de Valleyfield en remboursement des frais de réparation de ce pont et d'autres ponts semblables.

Malgré les retards que les glaces ont causés en avril sur la rivière Sainte-Claire et l'interruption de la navigation en fin de saison suite à la panne du pont de Valleyfield, le total des marchandises transportées sur la Voie maritime au cours de la saison de 1984 a dépassé nos prévisions. Sur la section Montréal-lac Ontario, le trafic a atteint 47,5 millions de tonnes, soit 5.4% de plus qu'en 1983. Sur le canal de Welland, le total s'est élevé à 53,9 millions de



tonnes, soit une augmentation d'environ 7,5% par rapport à l'année précédente. Il s'agit d'une hausse importante en regard des faibles niveaux de 1982, alors que la récession faisait tomber les cargaisons à moins de 43 millions de tonnes et juste au-dessus de 49 millions sur les deux sections respectivement.

Cette amélioration du trafic aidant, les recettes globales, y compris le revenu des placements au cours de l'année 1984-1985, se sont élevées à 70,1 millions $, comparativement à 64,1 millions $ l'année précédente. Malheureusement, cette hausse des revenus a été plus qu'annulée par les dépenses non prévues de 8,3 millions $ pour des réparations aux murs d'approche du canal de Welland et aux ponts de la section Montréal-lac Ontario. Les dépenses globales de l'exercice ont atteint 72,6 millions $ contre 64,0 millions $ en 1983-1984.

En 1984-1985, la perte nette totalise 2,6 millions $, tandis qu'en 1983-1984, le bénéfice net s'élevait à 95 mille $. Cependant, en dépit du déficit du dernier exercice, l'Administration a réussi à couvrir ses frais pour la septième année consécutive.

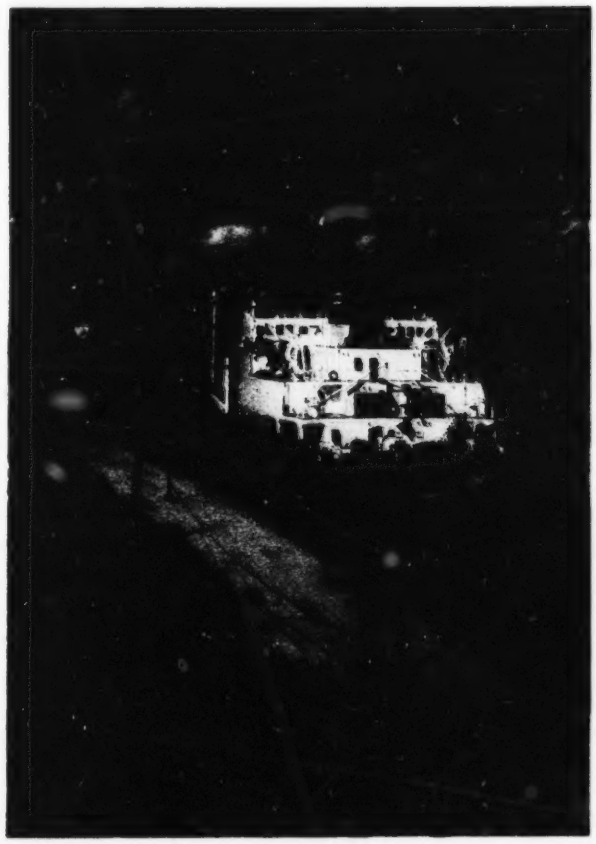
Il faut aussi souligner qu'en 1984 les autorités de la Voie maritime, tant au Canada qu'aux États-Unis, ont convenu que le gel des péages établi au début de la période de navigation de 1984 s'étendraient à l'année 1985. Elles décidaient en même temps qu'en 1985 les revenus des péages seraient répartis à raison de 73% pour le Canada et de 27% pour les É.-U., plutôt que selon la proportion de 71/29 comme c'était le cas depuis 1978.

En terminant, je tiens à exprimer mes remerciements à tous ceux qui ont fourni leur appui et leur aide à l'Administration en 1984 — une année mémorable dans les annales de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.

Le président,

W.A. O'Neil



Le trafic

La hausse du trafic qui s'est manifestée en 1983 sur la Voie maritime, s'est poursuivie durant 1984. Sur la section Montréal-lac Ontario (MLO), les expéditions ont atteint 47,5 millions de tonnes soit 5,4% de plus qu'en 1983. Sur le canal de Welland, elles se sont élevées à 53,9 millions de tonnes, soit une majoration d'environ 7,5%. Cela représente une augmentation sensible par rapport aux faibles niveaux de 1982, année où la récession avait réduit les cargaisons à moins de 43 millions de tonnes et à un peu plus de 49 millions sur les deux sections respectivement.

La reprise du trafic en 1984 est surtout attribuable à l'accroissement des importations américaines de minerai de fer et de fer et acier manufacturés, à la suite d'une demande plus haute et aidée par un dollar américain fort.

Au cours de la saison de 1984, les expéditions de minerai de fer sur la Voie maritime ont augmenté de quelque 10% en regard de l'année précédente, tandis que celles du fer et de l'acier manufacturés ont grimpé d'environ 50%. Le trafic du charbon a également été favorable; il a connu une hausse de 1,2 million de tonnes, soit 22%, sur le canal de Welland. Cela s'explique par une demande accrue ainsi que par l'accumulation de réserves en prévision d'une grève des Mineurs unis d'Amérique, laquelle n'a pas eu lieu.

D'autre part, les céréales, élément principal du trafic sur la Voie maritime, ont subi une légère baisse comparativement aux 24,8 millions de tonnes transportées en 1983. Cette réduction reflète une baisse d'environ 1,2 million de tonnes de céréales canadiennes causée, en grande partie, par la sécheresse qui a sévi dans l'Ouest l'été dernier. Par contre, les céréales des É.-U. ont continué de surpasser les faibles niveaux de ces dernières années, les expéditions totalisant quelque 8 millions de tonnes, soit plus de 13% au-dessus du niveau de 1983, environ la moitié des exportations canadiennes. Toutefois, ce n'est pas encore le sommet des 14 millions de tonnes atteint en 1978, année où les expéditions des É.-U. dépassèrent celles du Canada.

D'autres denrées en vrac, le coke, les produits pétroliers, la pierre, le sel, etc. comptent pour sept millions de tonnes, soit 3% de plus qu'en 1983.

Les marchandises générales, surtout le fer et l'acier manufacturés, se situent à près de 5 millions de tonnes, un gain impressionnant de près de 50%.

Les transits de navires sur la section MLO se sont chiffrés à 3 597 en 1984, soit une baisse de 114. Sur le canal de Welland, on a compté 4 555 transits, 10 de plus qu'en 1983. On souligne aussi que le nombre de cargos chargés a augmenté, tandis que celui des navires sur lest a sensiblement diminué ce qui indique une utilisation plus efficace de la Voie maritime.

Nous n'entrevoyons pas d'augmentation majeure du trafic sur la Voie maritime en 1985. En ce moment, on prévoit généralement que la croissance de l'économie tant américaine que canadienne va ralentir quelque peu par rapport à 1984, mais qu'il n'y aura pas de récession en 1985. Ceci devrait stabiliser le mouvement des marchandises importantes pour la Voie maritime, telles que le minerai de fer, le charbon et d'autres produits en vrac. Quant aux céréales, la situation est plus complexe puisqu'elle est fonction des conditions du marché mondial aussi bien que nord-américain. À cause de la piètre récolte de l'an dernier, les provisions de céréales canadiennes seront probablement minces durant la première partie de la saison alors que

d'abondantes récoltes chez les autres grands pays fournisseurs créeraient des conditions de ventes fort concurrentielles. La position des exportations canadiennes n'est guère encourageante, mais les approvisionnements américains sont abondants et, si l'augmentation escomptée des importations soviétiques se réalise, la hausse des expéditions américaines sur la Voie maritime devrait se continuer — dans la mesure où elles ne feront que compenser en partie la baisse sérieuse des exportations canadiennes.

Dans l'ensemble, le trafic de 1985 ne devrait pas différer sensiblement de celui de l'an dernier, le tonnage total restant à peu près le même.

Les finances

Bien que les péages de 1984 soient restés au niveau de ceux de 1983, les recettes de l'Administration reflètent l'augmentation des cargaisons sur les deux sections de la Voie maritime. Les recettes de l'exercice 1984-1985, y compris les revenus de placements, ont atteint un niveau record de 70,1 millions $, en regard de 64,1 millions $ en 1983-1984. Cela aussi représente une augmentation notable par rapport aux 65,1 millions $ que l'Administration avait prévus au début de l'année financière. Toutefois, cet accroissement bienvenu des recettes a été plus qu'annulé par des dépenses inattendues pour les réparations aux murs du canal de Welland, ainsi qu'aux ponts de Valleyfield et de Saint-Louis sur la section MLO. Le total des dépenses pour l'année a grimpé à 72,6 millions $ contre 64,0 millions $ en 1983-1984 et bien au-delà du montant de 67,3 millions $ projeté.

Ces imprévus ont produit une perte nette de 2,6 millions $ sur notre bilan de 1984-1985, comparativement à un bénéfice de 95 mille $ l'année précédente. Dans son budget de 1984-1985, l'Administration avait prévu une perte de 2,2 millions $. Malgré la perte subie l'an dernier, l'Administration a réussi à s'autosuffire pour la septième année consécutive.

Cependant, les perspectives financières pour 1985-1986 ne sont pas vraiment encourageantes. Le trafic ne connaissant que peu ou pas d'augmentation et les péages restant au niveau de 1983, on ne peut s'attendre à une hausse des recettes au cours de cet exercice. D'un autre côté, si nous voulons maintenir un service satisfaisant, les dépenses vont inévitablement augmenter au même rythme que les coûts et malgré le programme rigoureux de restrictions des dépenses maintenu par l'Administration. Dans ces circonstances, un autre déficit semble inévitable et la Société doit prévoir une perte de 9,1 millions $ à son budget de 1985-1986. Evidemment, la répétition de ces pertes ne permettra pas facilement à l'Administration de respecter son mandat d'autosuffisance, à moins d'une hausse considérable des péages sur la Voie maritime.

L'exploitation

La section MLO a ouvert le 2 avril 1984. À ce moment-là, elle était généralement libre de glaces, sauf pour quelques îlots dispersés. Les aides à la navigation étaient partout en place le 10 avril et la circulation 24 heures par jour commençait ce jour-là.

Le canal de Welland a ouvert le 28 mars 1984. Les conditions d'exploitation étaient très favorables, car les glaces épaisses qui s'accumulent généralement à Port Colborne à l'extrémité est du lac Erié ne s'étaient pas formées. Par contre, la rivière Sainte-Claire, couverte d'une épaisse couche de glaces jusqu'à la fin d'avril, a causé de nombreux retards à la navigation. Cependant, l'excellent service d'escorte assuré par les brise-glaces canadiens et américains a réduit les effets de ce contretemps.

Des températures très douces en décembre ont permis à la navigation de poursuivre jusqu'au 2 janvier 1985, date de fermeture la plus tardive jamais atteinte. C'est surtout ce prolongement de la saison qui a permis le passage des navires qui avaient été retardés par la suspension de la navigation dans le canal de Beauharnois entre le 21 novembre et le 9 décembre 1984.

Cette situation, unique dans les annales de la Voie maritime, a été causée par la panne d'un arbre de couche du pont de Valleyfield. La réparation de ce mécanisme a exigé l'interruption de la navigation sur cette section pendant quelque 19 jours; lorsque la circulation a repris, le 9 décembre, 165 navires étaient en attente (61 remontants, 104 descendants). Grâce aux efforts extraordinaires du personnel de la Voie maritime, des pilotes et des usagers, ainsi qu'à la clémence du temps, tous les navires s'étaient remis en marche avant le 15 décembre.

En 1984, plusieurs travaux majeurs ont été entrepris tout au long de la Voie maritime.

Sur la section MLO, de nouveaux arbres de couche ont été installés dans chacune des poulies des ponts de Valleyfield et de Saint-Louis. Sur le canal de Welland, on a effectué la réfection du béton aux écluses 1, 5, 6 et au pont 6, grâce au Programme des projets d'investissements spéciaux de relance du gouvernement fédéral. En outre, d'importantes améliorations ont été apportées à Port Colborne, en aval de l'écluse 8, en vue de solidifier les murs d'approche et d'en retirer une section qui s'était effondrée.

Le Programme d'amélioration du contrôle de la cir-

culation sur le canal de Welland a été poursuivi et le nouveau système devrait commencer à fonctionner au début de 1986.

Autres points

L'année 1984 a été particulièrement riche en événements aussi bien pour les exploitants que pour les usagers de la Voie maritime. En premier lieu, elle a été marquée par le Jubilé d'argent de cette entreprise, lequel a fourni une occasion idéale de mieux faire connaître au public canadien et américain l'importance vitale de la Voie maritime pour l'économie nord-américaine. De nombreuses manifestations ont permis de célébrer ce vingt-cinquième anniversaire et, en général, les médias ont accordé à ces fêtes une publicité étendue et favorable.

Un autre événement qui a mis la Voie maritime en vedette au cours de 1984-1985 a été la co-entreprise de commercialisation Canada-É.-U. visant à encourager l'utilisation de la Voie maritime par les armateurs européens. Ce groupe de promotion commerciale a été le premier à rassembler des délégués de la Voie maritime des É.-U. et du Canada, de deux gouvernements provinciaux et de huit États américains ainsi qu'un certain nombre de directeurs de ports et de l'industrie du transport, pour une visite en Europe. Les auditoires réunis à Londres, à Paris/Le Havre, à Anvers, à Rotterdam et à Hambourg comprenaient des fonctionnaires, des diplomates et des représentants de l'industrie du transport. Dans chaque ville, les délégués ont transmis de l'information sur la Voie maritime et son importance pour l'économie du Canada et des É.-U. et ils ont été impressionnés par l'accueil que les Européens leur ont fait.

Une conjoncture moins heureuse découle de l'accident susmentionné au pont de Valleyfield. Dix poursuites judiciaires se montant à 5,4 millions $ ont été intentées contre la Société de la Couronne par des sociétés maritimes qui font valoir les pertes qu'elles ont subies à cause de la panne du pont en novembre 1984; on s'attend à d'autres poursuites. Toutefois, l'Administration prétend qu'elle ne peut être tenue responsable de ce genre de pertes et elle conteste toutes ces réclamations. De plus, elle a intenté une action en justice de 20 millions $ contre l'architecte du pont de Valleyfield pour couvrir le coût des réparations à ce pont et à d'autres semblables.

Un autre fait à souligner est l'accord intervenu l'an dernier entre les autorités de la Voie maritime tant des É.-U. que du Canada, visant à maintenir en 1985 le gel des péages accordé au début de 1984. Cette décision a été prise en vue d'aider les usagers, en particulier les producteurs de céréales de l'Ouest, qui se ressentent encore des effets de la récession économique. Les autorités ont également convenu que la répartition des péages en 1985 se ferait selon une proportion de 73% pour le Canada et de 27% pour les É.-U., au lieu du 71,29 en vigueur depuis 1978.

Aussi digne de mention en 1984 a été la prééminence que l'Administration a accordée au processus de planification de l'entreprise.

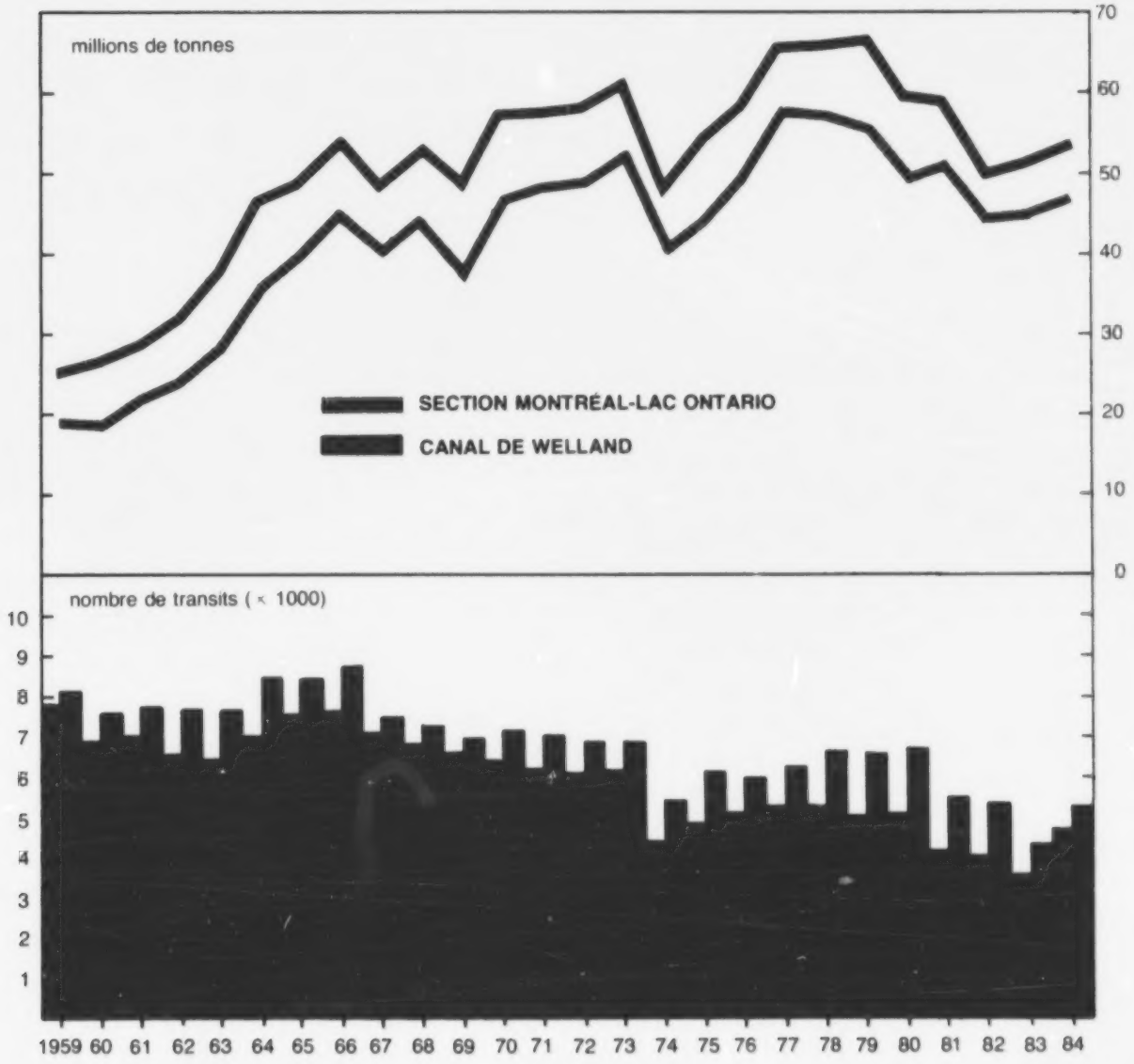
Depuis plusieurs années, l'AVMSL produisait un plan d'entreprise, mais au début de 1983, il a été décidé de mettre sur pied une petite section de planification de l'entreprise à qui incombent la gestion d'un processus plus formel de planification générale, ainsi que la préparation d'études et de prévisions économiques. En outre, le plan préparé vers la fin de 1984-1985 a été soumis à l'approbation du ministre des Transports et du Conseil du Trésor, selon la nouvelle loi sur les sociétés de la Couronne proclamée en septembre 1984.

Enfin, pour résumer, on peut affirmer sans crainte de se tromper que 1984 restera une année mémorable dans les annales de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Rétrospective quinquennale
(en milliers de dollars)

VOIE MARITIME	1984/85	1983/84	1982/83	1981/82	1980/81
Secteur Montréal-lac Ontario					
Revenus	$30,560	$28,147	$25,305	$25,980	$24,012
Dépenses	33,554	26,822	27,413	26,458	23,407
Bénéfice (perte) d'exploitation	(2,994)	1,325	(2,108)	(478)	605
Revenus de placements	3,433	2,371	2,672	2,873	2,341
Bénéfice net (perte)	439	3,696	564	2,395	2,946
Secteur Welland					
Revenus	32,453	30,406	26,735	25,637	25,860
Dépenses	39,064	37,134	34,361	32,728	31,892
Bénéfice (perte) d'exploitation	(6,611)	(6,728)	(7,626)	(7,091)	(6,032)
Revenus de placements	3,616	3,127	3,362	3,411	2,987
Bénéfice net (perte)	(2,995)	(3,601)	(4,264)	(3,680)	(3,045)
Total — Voie maritime					
Revenus	63,013	58,553	52,040	51,617	49,872
Dépenses	72,618	63,956	61,774	59,186	55,299
Bénéfice (perte) d'exploitation	(9,605)	(5,403)	(9,734)	(7,569)	(5,427)
Revenus de placements	7,049	5,498	6,034	6,284	5,328
Bénéfice net (perte)	$ (2,556)	$ 95	$ (3,700)	$ (1,285)	$ (99)
PONT DES MILLES-ILES					
Revenus	$ 900	$ 511	$ 369	$ 390	$ 491
Dépenses	446	325	382	274	311
Bénéfice (perte)	$ 454	$ 186	$ (13)	$ 116	$ 180

Tonnages et transits 1959-1984



VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

L'honorable Don Mazankowski, C.P., député
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1985 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1985 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Le Vérificateur général du Canada

Kenneth M. Dye, F.C.A.

Ottawa, Canada
le 24 mai 1985

Bilan au 31 mars 1985
(en milliers de dollars)

	1984
Actifs	
À court terme	
Encaisse et dépôts à terme	$ 15,406
Débiteurs	3,347
Intérêts courus à recevoir	2,016
Stocks de fournitures	2,171
	22,940
Débiteurs à long terme (note 3)	595
Placements	
Obligations du Canada (note 4)	37,520
Dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé (note 5)	5,000
Filiales (note 6)	10
	42,530
Immobilisations (note 7)	602,095
	$668,160
Passif	
À court terme	
Créditeurs	$ 3,903
Frais courus	7,235
	11,138
À long terme	
Prestations de cessation d'emploi courues	12,425
Intérêts reportés (note 8)	210,000
	222,425
	233,563
Éventualités (note 12)	
Avoir du Canada	
Capital d'apport (note 8)	624,950
Déficit	(190,353)
	434,597
	$668,160

Approuvé :

le Président	le Contrôleur et Trésorier
W.A. O'NEIL	R.J. FORGUES

État des résultats

pour l'exercice terminé le 31 mars 1985 (en milliers de dollars)

	1985					1984
	Secteur Montréal — lac Ontario	Secteur Welland	Total Voie Maritime	Pont des Mille-Iles		Total
Revenus						
Péages	$ 29,632	$ 29,830	$ 59,462	$ —		$ 54,967
Baux et permis	420	1,879	2,299	83		2,294
Autres revenus	508	744	1,252	817		1,802
	30,560	32,453	63,013	900		59,063
Dépenses						
Exploitation	6,394	9,652	16,046	—		15,364
Entretien	14,096	16,687	30,783	93		21,148
Administration	4,291	4,233	8,524	285		8,128
Bureau central	4,080	4,297	8,377	36		7,727
Amortissement	4,111	4,708	8,819	32		8,871
Prestations de cessation d'emploi	582	621	1,203	—		1,357
	33,554	40,198	73,752	446		62,595
Bénéfice (perte) d'exploitation	(2,994)	(7,745)	(10,739)	454		(3,532)
Revenus de placements	3,433	3,616	7,049	—		5,498
Bénéfice (perte) avant l'élément extraordinaire	439	(4,129)	(3,690)	454		1,966
Redressement définitif (provision) pour le règlement d'une réclamation	—	1,134	1,134	—		(1,685)
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	$ 439	$ (2,995)	$ (2,556)	$ 454		281

État du déficit

pour l'exercice terminé le 31 mars 1985 (en milliers de dollars)

	1985			1984
	Voie Maritime	Pont des Mille-Iles		Total
Déficit (bénéfices non répartis) au début de l'exercice	$ 191,494	$ (1,141)		$ 190,634
Perte (bénéfice net) pour l'exercice	2,556	(454)		(281)
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin de l'exercice	$ 194,050	$ (1,595)		$ 190,353

État de l'évolution de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 mars 1985 (en milliers de dollars)

	1985			1984
	Voie Maritime	Pont des Mille-Iles		Total
PROVENANCE DES FONDS				
Exploitation				
Bénéfice (perte) avant l'élément extraordinaire	$ (3,690)	$ 454		$ 1,966
Éléments n'exigeant aucune sortie de fonds				
Amortissement	8,819	32		8,871
Prestations de cessation d'emploi	1,203	—		1,356
Perte (gain) à l'aliénation d'immobilisations	(68)	—		18
	6,264	486		12,211
Redressement définitif pour le règlement d'une réclamation	1,134	—		—
Produit de l'échéance d'obligations du Canada	962	—		2,977
Produit de l'aliénation d'immobilisations	214	—		54
Remboursement des débiteurs à long terme	140	—		135
	8,714	486		15,377
UTILISATION DES FONDS				
Dépôt auprès du Fonds du revenu consolidé	8,000	—		5,000
Additions aux immobilisations	4,559	—		4,532
Tranche des prestations de cessation d'emploi courues virée au passif à court terme	731	—		1,005
Provision pour le règlement d'une réclamation	—	—		1,685
	13,290	—		12,222
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	(4,576)	486		3,155
Fonds de roulement (insuffisance) au début de l'exercice	12,063	(261)		8,647
FONDS DE ROULEMENT À LA FIN DE L'EXERCICE	$ 7,487	$ 225		$ 11,802

Notes afférentes aux états financiers du 31 mars 1985

1. AUTORITÉ ET OBJECTIFS

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'Annexe "C" de la Partie I de la Loi sur l'administration financière.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

a) STOCKS DE FOURNITURES

Les stocks de fournitures sont enregistrés au prix coûtant.

b) PLACEMENTS DANS LES FILIALES

Les placements dans les filiales sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne reviennent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

c) IMMOBILISATIONS

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées à l'exploitation au moment où elles sont faites. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement accumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés à l'état des résultats.

L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.

d) PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément de passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

e) RÉGIME DE RETRAITE

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

f) PONT DES MILLE-ILES

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Iles tandis que la valeur immobilisée était transférée à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en capital effectuées subséquemment par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du Pont des Mille-Iles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la voie maritime.

3. DÉBITEURS À LONG TERME

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente de deux parcelles de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars :

	1985	1984
	(en milliers de dollars)	
Une créance venant à échéance en juillet 1986 et portant intérêt à 5¼%, comportant le remboursement annuel d'une somme de $99,519, capital et intérêts réunis	$ 94	$ 184
Une créance venant à échéance en 1995 et portant intérêt à 5½%, comportant le remboursement annuel d'une somme de $28,000, capital et intérêts réunis	191	207
Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'une somme de $33,952	170	204
	$ 455	$ 595

4. OBLIGATIONS DU CANADA

Les placements en obligations du Canada, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations à venir, se détaillent comme suit au 31 mars :

	1985	1984
	(en milliers de dollars)	
Coût, échéance à des dates diverses jusqu'en 2003	**$ 36,558**	$ 37,520
Valeur nominale	**37,000**	38,000
Valeur au marché	**33,467**	32,083

5. DÉPÔTS AUPRÈS DU FONDS DU REVENU CONSOLIDÉ

Les dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux versements futurs de prestations de cessation d'emploi, viennent à échéance le 31 mars 1989.

6. FILIALES

Les placements dans les filiales comportent les éléments suivants :

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.G.L.)	**15**	$ 1,500
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	**1**	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.i.V.m.)	**8**	8,000
		$ 9,600

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1985, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé $550,000 (1984 — $529,000). Au 31 mars 1985, la somme de $46,000 n'était pas réglée (1984 — $44,000).

Chaque année civile, la C.P.i.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1984 — $304,000; 1983 — $301,000) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1985, $11.9 millions (1984 — $12.2 millions) en frais de construction et d'intérêt n'avaient pas été amortis.

7. IMMOBILISATIONS

	Taux d'amortissement	1985 Coût	1985 Amortissement accumulé	1985 Valeur nette	1984 Valeur nette
		(en milliers de dollars)			
Voie maritime :					
Terrain	—	$ 30,654	$ —	$ 30,654	$ 31,073
Chenaux et canaux	1%	249,093	61,201	187,892	190,383
Écluses	1%	235,969	78,043	157,926	160,108
Ponts et tunnels	2%	86,391	32,938	53,453	55,087
Bâtiments	2%	12,086	6,071	6,015	6,191
Matériel	2-20%	15,697	7,337	8,360	8,763
Travaux de réfection-dépenses pour des propriétés possédées par d'autres, reliées à la construction de la voie maritime	1%	134,530	22,654	111,876	112,720
Intérêt au cours des travaux de construction (voir ci-après)	—	32,822	—	32,822	32,822
Travaux en cours	—	7,289	—	7,289	3,546
		804,531	208,244	596,287	600,693
Pont des Mille-Iles :					
Améliorations	2%	1,552	182	1,370	1,402
		$ 806,083	$ 208,426	$ 597,657	$ 602,095

Puisque l'intérêt non acquitté sur les emprunts auprès du Canada pourrait être remis (voir la note 8), aucune provision pour l'amortissement n'a été établie sur l'intérêt de $32.8 millions capitalisé lors des travaux de rénovation du canal de Welland.

8. FINANCEMENT PAR CAPITAUX PROPRES

Au 1er avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de $624.95 millions ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. Les intérêts en souffrance sur ces emprunts, au montant de $210 millions n'ont pas été convertis et ils sont déclarés au bilan en tant qu'intérêts reportés. Ces intérêts reportés, sur lesquels il n'est plus exigé de comptabiliser les intérêts courus, n'apparaissent pas dans le passif à court terme car la Direction des sociétés d'État du ministère des Finances et le Conseil du Trésor étudient actuellement cette question afin d'obtenir du Parlement l'approbation à la remise de l'intérêt non acquitté. Lors de la remise, la somme de $32.8 millions sera créditée aux immobilisations (voir la note 7) et la somme de $177.2 millions sera portée en réduction du déficit.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1985 et 1984.

Le ministre des Finances a annoncé dans ses documents budgétaires, déposés à la Chambre des communes le 23 mai 1985, que l'Administration sera sommée de contribuer $30 millions au gouvernement du Canada au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1987.

9. PROGRAMME DES PROJETS D'INVESTISSEMENT SPÉCIAUX DE RELANCE

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1985, l'Administration a eu droit à une somme de $3 millions dans le cadre du Programme des projets d'investissement spéciaux de relance du gouvernement fédéral (1984 — $3 millions) dont $1 million a été reçu (1984 — $1.1 million) et $2 millions font partie des comptes débiteurs (1984 — $1.9 million). Ces subventions, qui ont trait en entier au Canal Welland, ont été créditées à l'exploitation en tant que réduction des dépenses d'entretien.

10. IMPÔTS SUR LE REVENU

L'Administration, en tant que société d'État fédérale ainsi que prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est assujettie à aucun impôt provincial sur le revenu.

La fraction non amortie du coût en capital des immobilisations, aux fins de l'impôt sur le revenu, dépasse la valeur comptable nette de ces immobilisations par une somme d'environ $186 millions. L'incidence fiscale de cet écart n'a pas été inscrite dans les comptes.

L'Administration a effectué des dépenses de recherches et développement pour une somme d'environ $4 millions. En vertu de l'article 37 de la Loi de l'impôt sur le revenu, ces dépenses ont été reportées et sont disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices à venir.

11. ENGAGEMENTS

Les engagements contractuels relatifs aux dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1985 à $4.3 millions (1984 — $962.000).

12. ÉVENTUALITÉS

Dix poursuites juridiques s'élevant à $5.4 millions ont été intentées contre l'Administration par des sociétés maritimes qui allèguent des pertes économiques subies à la suite du bris du pont de Valleyfield en novembre 1984. De plus, l'Administration a reçu 284 avis d'intention quant à des réclamations reliées à cette même affaire. L'Administration conteste toutes ces réclamations; toutefois, le dénouement de celles-ci ne peut être établi présentement. L'Administration a donné avis à ses assureurs quant aux réclamations.

L'Administration est également requérante ou défenderesse dans certains autres procès ou réclamations en cours ou dont on la menace. La direction est d'avis que ces actions en justice n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration.

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Tour "A", Place de Ville, Ottawa, Canada K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)

POOR
QUALITY
ORIGINAL